Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4375**

17. Wahlperiode 05. 01. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Garrelt Duin, Heinz-Joachim Barchmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/4088 –

Zukunft des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Deutschland ist einer der größten und erfolgreichsten Schifffahrtsstandorte weltweit. Mit dem Maritimen Bündnis haben die Sozialpartner – Bund, Länder und die maritime Wirtschaft – im Jahre 2003 einen Zukunftspakt zur Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland und zur Sicherung des maritimen Knowhows vereinbart. Denn die Ausbildung qualifizierter deutscher Seeleute und die Schaffung qualitativ hochwertiger Berufsperspektiven ist für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Branche von großer Bedeutung.

Neben den auf internationaler Ebene angestoßenen Initiativen wie dem 2006 geschlossenen internationalen Seearbeitsübereinkommen sind so auch die Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene deutlich verbessert worden, um die richtigen Weichen für eine positive Entwicklung des Seeschifffahrtsstandortes zu stellen. Um die Branche gezielt zu fördern, hat der Bund – nach der Einführung des Tonnagesteuersystems im Jahre 1999 – Zusagen zur Senkung der Lohnnebenkosten für den Betrieb deutscher Handelsschiffe im internationalen Verkehr gemacht. Im Gegenzug haben sich die Reeder verpflichtet, einer weiteren Ausflaggung deutscher Schiffe entgegenzuwirken und damit einen Verlust von seemännischen Arbeitsplätzen in Deutschland zu verhindern. Länder und Wirtschaft haben sich zudem verpflichtet, die Ausbildungsanstrengungen zu verstärken.

Mit der Halbierung der Fördermittel für die Seeschifffahrt im Bundeshaushalt für das Jahr 2011 hat die Bundesregierung diese Verabredungen nun jedoch infrage gestellt. Die Aussage des Maritimen Koordinators, die Bundesregierung bestehe nicht mehr darauf, dass die deutschen Reeder bis Ende 2010 mindestens 600 Handelsschiffe unter deutsche Flagge führen, bestätigt diesen neuen Kurs. Mit Blick auf die 7. Nationale Maritime Konferenz, die im Mai 2011 in Wilhelmshaven stattfinden soll, stellt sich die Frage, ob die Bundesregierung an den Verabredungen des Maritimen Bündnisses weiter festhält und welche Initiativen sie unternimmt, um die Bündnisanstrengungen zu verstärken.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 3. Januar 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie hat sich der Bestand der deutschen Handelsschiffsflotte seit dem Jahr 1999 entwickelt?

Der Bestand der deutschen Handelsflotte hat sich seit 1999 wie folgt entwickelt:

Jahr	Anzahl Schiffe	Bruttoraumzahl (BRZ)
1998	847	8 099 060
1999	717	6 536 187
2000	689	6 501 760
2001	605	6 189 882
2002	549	6 093 002
2003	482	5 777 846
2004	508	7 577 176
2005	603	11 474 711
2006	574	11 248 027
2007	546	12 693 344
2008	645	15 806 170
2009	624	15 230 995
31. 10. 2010	566	15 136 251

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

2. Wie hoch ist die Zahl der in deutschen Schiffsregistern eingetragenen Handelsschiffe im internationalen Verkehr, und welche Höhe hat das Tonnagevolumen, das deutsche Reeder derzeit vom Standort Deutschland aus disponieren (bitte in Bruttoregistertonnen angeben)?

Derzeit sind in deutschen Schiffsregistern eingetragen (Stand: 31. Oktober 2010):

- 566 Schiffe (deutscher Flagge) mit BRZ 15 136 251 und
- 2 993 Schiffe (befristet unter fremder Flagge) mit BRZ 63 611 924.

3. Wie viele Schiffe sind seit der Verabredung des Maritimen Bündnisses im Jahre 2003 wieder unter deutsche Flagge gebracht worden, und wie viele sind in diesem Zeitraum ausgeflaggt worden?

Das Maritime Bündnis hat sich 2004 auf einen sogenannten Monitoring-Schiffsbestand geeinigt. Dieser zeigt die Anzahl der unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr tätigen Handelsschiffe und hat sich wie folgt entwickelt:

Jahr	Anzahl Schiffe	Bruttoraumzahl (BRZ)
31. 12. 2003	300	5,7 Mio.
31. 12. 2004	333	7,4 Mio.
31. 12. 2005	434	11,4 Mio.
31. 12. 2006	408	11,1 Mio.
31. 12. 2007	409	12,6 Mio.
31. 12. 2008	508	15,6 Mio.
31. 12. 2009	477	14,9 Mio.
31. 10. 2010	439	14,8 Mio.

Quelle: PricewaterhouseCoopers

4. Wie hat sich die in deutsche Schiffsregister eingetragene Handelsschiffsflotte entwickelt, die befristet eine fremde Flagge führt?

Der Bestand der befristet unter fremder Flagge fahrenden Handelsflotte hat sich seit 1999 wie folgt entwickelt:

Jahr	Anzahl Schiffe	Bruttoraumzahl (BRZ)
31. 12. 1998	632	4 853 347
31. 12. 1999	735	6 758 510
31. 12. 2000	890	9 293 525
31. 12. 2001	1 075	12 331 999
31. 12. 2002	1 203	14 832 634
31. 12. 2003	1 469	19 526 034
31. 12. 2004	1 592	23 496 365
31. 12. 2005	1 751	29 661 075
31. 12. 2006	2 202	41 390 639
31. 12. 2007	2 523	49 430 518
31. 12. 2008	2 627	52 329 428
31. 12. 2009	2 823	58 033 173
31. 10. 2010	2 993	63 611 924

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

5. Welche Ursachen liegen aus Sicht der Bundesregierung dem Trend zur Ausflaggung deutscher Handelsschiffe zugrunde?

In der Untersuchung aus dem Jahr 2000 „Beitrag des Bundes zum maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung – Optionen und Wirkungen der Senkung der Lohnnebenkosten- und Ausbildungskosten an Bord deutscher Handelsschiffe“ wird festgestellt, dass die Ausflaggung von Handelsschiffen deutscher Reedereien nahezu ausschließlich auf die Höhe der Personalkosten zurückzuführen ist. Andere Faktoren wie Einsatzgebiet des Handelsschiffes, Auflagen der Geschäftspartner, reedereispezifische Gegebenheiten etc. nehmen auf die Entscheidung eines Reeders ebenfalls Einfluss, allerdings mit geringerer Relevanz.

Die Bundesregierung beabsichtigt, in 2011 hierzu eine neuere Untersuchung in Auftrag zu geben.

6. Welche Bereiche der Schifffahrt sind von der Ausflaggung besonders betroffen?

Hierüber hat die Bundesregierung keine Kenntnis.

7. Wie hat sich die Anzahl der Ausbildungs- und Arbeitsplätze auf Seeschiffen unter deutscher Flagge und bei Landbetrieben der Seeschifffahrt in Deutschland mit den Maßnahmen des Maritimen Bündnisses entwickelt?

Die Entwicklung des deutschen Bordpersonals auf Schiffen unter deutscher Flagge seit 2003 stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Anzahl
2003	5 835
2004	5 861
2005	6 540
2006	6 712
2007	6 903
2008	6 593
2009	6 531
30. 6. 2010	7 307

Quelle: Bis einschließlich 2006 Seeberufsgenossenschaft, Hamburg. Ab 2007 Knappschaft-Bahn-See

Die Werte von 2007 und 2008 ff. können durch den Wechsel der Datenerhebung von der See-Berufsgenossenschaft auf die Knappschaft-Bahn-See nicht miteinander verglichen werden. Die Berechnungsgrundlagen sind ähnlich, aber nicht identisch, da die Seeleute nicht mehr gesetzlich verpflichtet sind, sich über die Knappschaft-Bahn-See zu versichern.

Die Anzahl der Landbeschäftigten ist in der folgenden Übersicht für die Jahre ab Ende 1998 (= Anfang 1999) bis Ende 2009 zusammengefasst:

Die Entwicklung der Landbeschäftigten in den deutschen Schifffahrts- und Maklerunternehmen von Ende 1998 bis Ende 2009[1]	
Stand	Anzahl der Beschäftigten
31. 12. 1998	16 837
31. 12. 1999	15 902
31. 12. 2000	16 328
31. 12. 2001	17 178
31. 12. 2002	17 179
31. 12. 2003	18 054
31. 12. 2004	18 867
31. 12. 2005	19 728
31. 12. 2006	20 863
31. 12. 2007	21 348
31. 12. 2008	21 800 bis 22 200
31. 12. 2009	21 600 bis 22 300

Quelle: See-Berufsgenossenschaft, PricewaterhouseCoopers

Hinsichtlich der Anzahl der Ausbildungsplätze wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

[1] Zum 1. Januar 2008 erfolgte der Zusammenschluss der See-Krankenkasse mit der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See. Ab diesem Zeitpunkt werden Daten zu den Landbeschäftigten nicht mehr ermittelt, so dass für die Jahre 2008 und 2009 auf Schätzungen zurückgegriffen wurde.

8. Wie hat sich das zahlenmäßige Verhältnis zwischen deutschen Seeleuten und Beschäftigten aus EU-Mitgliedstaaten und aus Drittstaaten entwickelt, die auf deutschen Schiffen ihren Dienst versehen?

Die Entwicklung stellt sich wie folgt dar:

	31. 12. 2008	31. 12. 2009	30. 09. 2010
Deutsche	6 970	7 375	8 243
EU-Seeleute	1 432	1 547	1 453
Drittstaaten	6 358	5 955	5 779

Quelle: Knappschaft-Bahn-See

Die Zahlen unterscheiden sich zur Antwort der Frage 7, weil dort auf die Beschäftigung auf Schiffen unter deutscher Flagge abgestellt wird.

9. Wie stellt sich das zahlenmäßige Verhältnis zwischen deutschen und ausländischen Seeleuten dar, die auf Schiffen, die befristet eine fremde Flagge führen, ihren Dienst versehen?

Hierüber hat die Bundesregierung keine Kenntnis.

10. Wie viele europäische Seeleute haben den vorgeschriebenen Rechtslehrgang für Kapitäne auf Schiffen unter deutscher Flagge absolviert, der Teil der Vereinbarungen zur Öffnung der Schiffsbesetzungsverordnung ist?

Ausweislich der an Unionsbürger erteilten Anerkennungsvermerke für den Dienst als Kapitän auf Schiffen unter der Bundesflagge (außer Fischereifahrzeuge) haben insgesamt 350 Kapitäne den Seerechtslehrgang absolviert.

	2006	2007	2008	2009	1. 12. 2010
Anzahl	7	32	119	114	78

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

11. Wie haben sich die Zahl der ausbildenden Seeschifffahrtsunternehmen in Deutschland sowie die Ausbildungsquote in diesem Bereich entwickelt, und in welchen seemännischen Ausbildungswegen wird ausgebildet?

Die nachfolgende Tabelle enthält die Schiffsmechaniker ausbildenden deutschen Seeschifffahrtsunternehmen (ohne Behörden), die Anzahl der für die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker anerkannten Schiffe dieser Seeschifffahrtsunternehmen und die theoretisch zur Verfügung stehenden Ausbildungsplätze (zwei Ausbildungsplätze pro anerkanntem Ausbildungsschiff). Unter Berücksichtigung der jeweils bestehenden Berufsausbildungsverhältnisse (Zeile 5) berechnet sich die Ausbildungsquote (Zeile 6).

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (1. 12.)
Reedereien	64	60	80	86	86	90	90	82
anerkannte Schiffe	278	353	448	477	507	572	598	564
Ausbildungsplätze	566	706	896	954	1 014	1 144	1 196	1 128
Ausbildungsverhältnisse	405	499	650	775	894	887	837	755
Quote (in Prozent)	72	71	72	81	88	78	70	69

Quelle: Berufsbildungsstelle, Bremen

Für die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als nautischer oder technischer Offiziersassistent liegen keine vergleichbaren Angaben vor, weil die zur Ausbildung eingesetzten Schiffe keiner Anerkennung bedürfen. Dies gilt auch für die nach dem Recht der Länder durchgeführte praktische Ausbildung und Seefahrtzeit während der Praxissemester und die schulrechtlichen Praktika.

Die nachstehende Tabelle gibt die Anzahl der nautischen und technischen Offiziersassistenten an, die im Bezugsjahr ihre praktische Ausbildung und Seefahrtzeit begonnen haben.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (1. 12.)
nautische OA	13	23	70	63	54	94	62	51
technische OA	6	14	27	36	18	28	49	44

Quelle: Berufsbildungsstelle, Bremen

12. Wie hat sich die Zahl der Ausbildungsplätze auf Schiffen entwickelt, die von deutschen Reedern unter fremder Flagge eingesetzt werden, und wird die Bundesregierung die Möglichkeit der Ausbildung auch auf ausgeflaggten Schiffen im Rahmen der Schiffsbesetzungsverordnung fortsetzen?

Die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker kann gemäß § 4 der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung auch auf Schiffen unter fremder Flagge erfolgen. Änderungen der bestehenden Rechtslage sind derzeit nicht beabsichtigt.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (1. 12.)
Anerkannte Ausbildungsschiffe unter fremder Flagge	17	42	89	110	128	138	145	146

Quelle: Berufsbildungsstelle

Es liegen keine Angaben darüber vor, wie viel Auszubildende zum Schiffsmechaniker auf Schiffen unter fremder Flagge fahren. In den Berufsausbildungsverträgen werden als Ausbildungsort regelmäßig die anerkannten Schiffe der ausbildenden Reederei unabhängig von der Flagge vereinbart.

Für die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit der Offiziersassistenten sowie der nach Landesrecht ausgebildeten Praxissemesterstudenten und Fachschüler liegen keine Angaben im Hinblick auf die Flaggenführung der eingesetzten Schiffe vor.

13. Sind die zugesagten Ausbildungskapazitäten bzw. die finanziellen Beiträge zur Ausbildung deutscher Seeleute durch die Küstenländer und die Seeschifffahrtsunternehmen zur Verfügung gestellt worden, und wenn nicht, wie will die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass die Zusagen im Rahmen des Maritimen Bündnisses eingehalten werden?

Die Küstenländer haben ihre Ausbildungskapazitäten in dem zugesagten Maße erhöht. Hamburg und der Verband Deutscher Reeder haben hierbei finanzielle Unterstützung gewährt. Die Küstenländer haben auf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz am 29./30. März 2009 in Rostock zugesagt, gemeinsam dafür Sorge zu tragen, die Ausbildungskapazitäten zu erhalten und – wenn notwendig – eine kurzfristige Anpassung realisieren zu können. Für die Bundesregierung besteht keine Veranlassung, die Einhaltung der Zusagen in Frage zu stellen.

14. Wie viele Studenten sind derzeit an den Seefahrtschulen in Deutschland eingeschrieben, und wie hat sich die Zahl der Absolventen mit den Maßnahmen des Maritimen Bündnisses entwickelt?

Der Bundesregierung liegen im Hinblick auf die Zahl der eingeschriebenen Schüler und Studenten an den seefahrtbezogenen Fach- und Fachhochschulen keine Angaben vor. Die Wirkungen der Maßnahmen des Maritimen Bündnisses lassen sich anhand der neu erteilten Befähigungszeugnisse zum Nautischen Wachoffizier und zum Technischen Wachoffizier erkennen.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nautischer Wachoffizier	155	178	153	185	232	282	322
Technischer Wachoffizier	83	77	66	73	73	90	111

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

15. Wie viele nautische Studienplätze stehen an den Fachhochschulen und Fachschulen zur Verfügung, und wie hat sich ihre Zahl mit den Maßnahmen des Maritimen Bündnisses entwickelt?

Die nachstehende Tabelle zeigt die Kapazitätsentwicklung der seefahrtbezogenen Studien- und Ausbildungsgänge Nautik an (Bewerber um Befähigungszeugnisse gemäß STCW-Übereinkommen, ohne nationale Fahrt).

Standort	bis 05/06	06/07	07/08	08/09	09/10
Hochschulen					
Bremen	67	67	107	107	120
Flensburg	15	15	NC 40	40	40
Elsfleth	51	74	NC 90	90	89
Leer	59	62	NC 88	88	78
Warnemünde	54	51	NC 80	NC 80	85
Hochschulen gesamt	246	269	405	405	412
Fachschulen					
Flensburg	40	35	35	35	44
Cuxhaven	30	60	60	60	60
Leer	25	25	25	30	30
Warnemünde	31	44	35	35	35
Fachschulen gesamt	126	164	155	160	169

Quelle: Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK)

16. Von welchem Bedarf an Auszubildenden pro Jahr geht die Bundesregierung nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Altersstruktur der derzeit beschäftigten Seeleute aus, und in welchen Bereichen besteht dieser Bedarf?

Im Einzelnen liegen der Bundesregierung keine Angaben darüber vor, in welcher Höhe und in welchen Bereichen Bedarf an Auszubildenden besteht. Lediglich im Rahmen des Maritimen Bündnisses haben die Sozialpartner mehrfach erklärt, insbesondere im Bereich der Schiffsbetriebstechnik bestünde ein erhöhter Bedarf an Nachwuchskräften.

17. Welche Fördermittel hat der Bund seit 1995 für die Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt zur Verfügung gestellt, und wird die Bundesregierung diese in entsprechender Höhe beibehalten?

Die Entwicklung stellt sich wie folgt dar:

Entwicklung der Anzahl der im Rahmen der Finanzbeiträge in den Jahren 1995 bis 2009 geförderten Ausbildungsplätze		
Jahr	Anzahl der geförderten Ausbildungsplätze	Förderbetrag in DM bzw. EURO
Entwicklung vor den Lübeck-Absprachen		
1995	77	rund 13 600 DM
1996	95	rund 17 900 DM
1997	107	rund 17 900 DM
1998	96	rund 17 900 DM
1999	140	rund 17 900 DM
2000	80	rund 17 900 DM
2001	120	25 500 Euro
2002	122	25 500 Euro
2003	113	25 500 Euro
Entwicklung nach den Lübeck-Absprachen		
2004	132	25 500 Euro
2005	177	25 500 Euro
2006	245	25 500 Euro
2007	250	25 500 Euro
2008	305	25 500 Euro
2009	292	25 500 Euro

Quelle: PricewaterhouseCoopers

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Ausbildungsplatzförderung auch in den kommenden Jahren fortzusetzen.

18. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, wie viele der Auszubildenden in der Seeschifffahrt seit 2003 in sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse übernommen worden sind?

Hierüber hat die Bundesregierung keine Kenntnis.

19. Wie haben sich die von den Arbeitgebern zu entrichtenden Lohnnebenkosten für den Betrieb deutscher Handelsschiffe im internationalen Verkehr seit 2001 entwickelt?

Informationen zur Entwicklung der von Arbeitgebern entrichteten Lohnnebenkosten für den Betrieb deutscher Handelsschiffe im internationalen Verkehr liegen der Bundesregierung nicht vor.

20. Welchen finanziellen Umfang hatten die Zuschüsse des Bundes zur Senkung der Lohnnebenkosten für Seeleute auf den unter Bundesflagge betriebenen und im internationalen Verkehr eingesetzten Schiffen insgesamt, und welche Summe ist dafür seit 2001 jeweils im Bundeshaushalt bereitgestellt worden?

Die entsprechenden Haushaltsmittel sind im Bundeshaushalt Einzelplan 12 02 Titel 683 01 aufgeführt.

Jahr	Finanzbeitrag an die Seeschifffahrt in Mio. Euro	Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten in Mio. Euro
2001	4,1	1,0
2002	41,1	38,0
2003	30,9	28,0
2004	44,9	41,5
2005	51,8	47,3
2006	56,7	50,5
2007	57,0	50,6
2008	57,1	49,4
2009	57,1	49,7
2010	57,2 (Soll)	rund 52,2
2011	28,7 (Soll)	

21. Wird die Bundesregierung an der Anwendung der im Einvernehmen mit den Sozialpartnern vereinbarten zeitlich befristeten Ausnahmeregelungen zur Schiffsbesetzungsverordnung festhalten?

Ja.

22. Wie stellen sich die Rückflüsse von Steuern und Sozialabgaben an den Staat und die Sozialversicherungsträger, die die aufgewendeten Haushaltsmittel übersteigen, nach den Maßnahmen des Maritimen Bündnisses dar?

Aktuelle Untersuchungen liegen der Bundesregierung nicht vor. Ein Gutachten zum Thema „Die wirtschaftlichen und strukturellen Wirkungen der Lübeck-Absprachen im Rahmen des Maritimen Bündnisses unter Berücksichtigung mittelfristiger Politik Optionen“ kommt in 2004 zu dem Ergebnis, dass unter Zugrundelegung bestimmter Annahmen die Rückflüsse von Steuern und Sozialabgaben die Mindereinnahmen und die direkten Zuschüsse übersteigen können. Empirische Ergebnisse liegen allerdings nicht vor.

23. Welche Auswirkungen hatte die schwierige konjunkturelle Entwicklung in den Jahren 2009 und 2010 auf die Entwicklung der deutschen Handelsflotte und den Bestand von Bord- und Landarbeitsplätzen für deutsche Seeleute?

Hinsichtlich der Entwicklung der Handelsflotte und der Bordarbeitsplätze deutscher Seeleute wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 4 und 8 verwiesen. Informationen zur Entwicklung der Landarbeitsplätze für deutsche Seeleute liegen der Bundesregierung nicht vor.

24. In welchem Umfang wurde das Instrument der Kurzarbeit für die Qualifizierung von Beschäftigten durch die Reedereien genutzt?

Die Statistik der Bundesagentur für Arbeit erfasst im Rahmen der Förderstatistik die geförderte Qualifizierung während Kurzarbeit. Hierbei kann für die mit Mitteln des Europäischen Sozialfonds (ESF) geförderte Qualifizierung während Kurzarbeit eine Differenzierung nach Wirtschaftszweigen vorgenommen werden. Für die Förderung nach § 77 ff. des Dritten Buches Sozialgesetzbuch (Förderung der beruflichen Weiterbildung) ist derzeit noch keine Unterscheidung nach Wirtschaftszweigen möglich. Die folgenden Angaben beziehen sich auf die Wirtschaftszweige 501 bis 504 „Personen und Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt sowie in der Binnenschifffahrt“ (Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008).

Der Bestand an Teilnehmern in ESF-geförderter Qualifizierung in den genannten Wirtschaftszweigen belief sich im Februar 2009 auf zwölf, März 2009 auf acht und Dezember 2009 auf 15 Personen (aus datenschutzrechtlichen Gründen werden nur Zahlwerte über drei ausgewiesen). In 2010 wurden bisher nur im Februar Förderfälle erfasst (zehn Teilnehmer im Bestand).

25. Welchen Beitrag haben das Maritime Bündnis und die Tonnagesteuer nach Einschätzung der Bundesregierung für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland geleistet?

26. Welche zusätzlichen Nachfrage- und Beschäftigungswirkungen wurden aufgrund der Beziehungen der Seeschifffahrt zu anderen Zweigen des maritimen Clusters hervorgerufen?

27. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass sich die positiven Entwicklungen des Schifffahrtsstandortes umkehren würden, wenn die bestehenden Maßnahmen in Deutschland nicht beibehalten werden, und wie begründet sie ihre Haltung?

Die Fragen 25 bis 27 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die maritime Wirtschaft mit ihren zentralen Bereichen – Seeschifffahrt, Seehäfen und Hafenhinterlandverkehr, Schiffbau und Zulieferindustrie – ist in einem rohstoffarmen, exportorientierten Land wie Deutschland von hoher struktureller und gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Mit ihren rund 400 000 Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von mehr als 54 Mrd. Euro zählt sie zu den wichtigsten und fortschrittlichsten Wirtschaftszweigen. Angesichts der zentralen Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Deutschland ist die Politik der Bundesregierung stets darauf ausgerichtet, die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen maritimen Standortes zu stärken.

Die Einführung der Tonnagebesteuerung und die im Maritimen Bündnis beschlossenen Maßnahmen haben mit dazu beigetragen, den Schifffahrtsstandort Deutschland zu stärken und Beschäftigung, Wertschöpfung sowie Ausbildung zu sichern.

In dem Gutachten „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen maritimen Cluster“ von 2006 wird dargestellt, das einzelne Bereiche des maritimen Clusters teilweise sehr eng miteinander vernetzt sind und erhebliche Abhängigkeiten bestehen. Die Rahmenbedingungen der Seeschifffahrt, wie Tonnagesteuer und Maritimes Bündnis, haben mittel- und unmittelbar auch für andere Branchen erhebliche Bedeutung. So entfaltet insbesondere die Tonnagesteuer, durch die das deutsche Steuerniveau in der Seeschifffahrt auf ein internationales Niveau abgesenkt und damit harmonisiert wurde, auch in anderen Branchen umfangreiche positive Wirkungen. Zu nennen sind hier insbesondere die maritimen Finanzdienstleister wie die Schiffskreditbanken, die Emissionshäuser etc.

Die Bundesregierung wird sich auch weiterhin für die positive Entwicklung des Schifffahrtstandortes einsetzen.

28. Treffen Medienberichte zu, wonach die Bundesregierung eine wichtige Bedingung für die Fortdauer der günstigen Besteuerung von Gewinnen aus der Seeschifffahrt aufgehoben hat und nicht mehr darauf besteht, bis Ende 2010 mindestens 600 Seeschiffe unter deutscher Flagge zu führen (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 7. September 2010), und wie begründet sie ihre Haltung?

Die Tonnagesteuer hat als ein wesentliches Element der Schifffahrtspolitik der Bundesregierung die Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland zum Ziel. Die Bundesregierung hat die rechtlichen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Tonnagesteuer nicht geändert und beabsichtigt dies auch nicht.

Auf der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz im Dezember 2006 haben die deutschen Reeder zugesagt, den Schiffsbestand unter deutscher Flagge bis Ende 2008 auf 500 zu erhöhen und in Aussicht gestellt, bei gleichen wirtschaftlichen Verhältnissen diesen Bestand bis 2009/2010 auf 600 zu erhöhen. Die Rückflaggungszusage wurde 2008 mit 508 Schiffen eingehalten. Auf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz im März 2009 hat der Verband Deutscher Reeder (VDR) bekräftigt, an seiner Zusage festzuhalten. Dass das Ziel von 600 Schiffen unter deutscher Flagge zum Jahreswechsel nicht erreicht würde, war angesichts der Wirtschafts- und Finanzkrise aus Sicht aus der Bundesregierung nachvollziehbar. Es bleibt gemeinsames Ziel der Bündnispartner, dass möglichst viele Schiffe die deutsche Flagge führen, um sowohl die Ausbildung und Beschäftigung sowie maritimes Know-how am Standort zu sichern, als auch den europarechtlichen Anforderungen der Beihilfeleitlinien zu entsprechen.

29. Wie begründet die Bundesregierung ihre Kürzungen bei den Fördermitteln für die Seeschifffahrt im Bundeshaushalt für das Jahr 2011?

30. Mit welchen Auswirkungen auf die Ausflaggungstendenzen und den deutschen seemännischen Arbeitsmarkt rechnet die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Kürzungen?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat am 7. Juli 2010 mit Blick auf ihr Haushaltskonsolidierungsziel ein Sparpaket beschlossen, in das auch der Verkehrsetat einbezogen war. Dabei wurde als eine Maßnahme im Einzelplan 12 die Schifffahrtsförderung auf 28,7 Mio. Euro für das Haushaltsjahr 2011 reduziert. Angesichts der notwendigen Haushaltskonsolidierung war eine Prioritätensetzung notwendig. Richtschnur des Entscheidungsprozesses war, dass es keine wesentlichen Abstriche bei den zentralen Zukunftsinvestitionen geben sollte.

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt hat für die Bundesregierung einen hohen Stellenwert. Sie erwartet durch die Absenkung der Schifffahrtsförderung keine wesentlichen Beeinträchtigungen für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt und den deutschen seemännischen Arbeitsmarkt. Die Bundesregierung wird diesbezügliche Entwicklungen jedoch beobachten und gegebenenfalls Maßnahmen prüfen.

31. Stellt das Maritime Bündnis weiterhin ein Schwerpunktthema der Schifffahrtspolitik der Bundesregierung dar, und hält sie an den bisher getroffenen Verabredungen fest?

32. Plant die Bundesregierung, das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt über das Jahr 2010 hinaus fortzuführen, und wie begründet sie ihre Haltung?

33. Welche Initiativen plant die Bundesregierung dazu mit Blick auf die 7. Nationale Maritime Konferenz im Mai 2011 in Wilhelmshaven?

Die Fragen 31 bis 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Maritime Bündnis trägt durch die vertrauensvolle Zusammenarbeit der Bündnispartner dazu bei, die politischen und administrativen Rahmenbedingungen in Deutschland so zu gestalten, dass die deutsche maritime Wirtschaft ihre Führungsrolle unter marktwirtschaftlichen Bedingungen international festigen und ausbauen kann, der maritime Standort Deutschland gestärkt wird und Beschäftigung, Wertschöpfung und Ausbildung gesichert werden.

Das Maritime Bündnis ist eine bewährte Plattform, um Schifffahrtspolitik gemeinsam mit den Akteuren der maritimen Wirtschaft zu gestalten. Die Bundesregierung hält an den Zielen des Bündnisses fest, wobei mit Blick auf die nächste Nationale Maritime Konferenz eine Weiterentwicklung unter stärkerer Fokussierung auf den gesamten maritimen Cluster auszuloten ist. Die nächste „Nationale Maritime Konferenz" im Mai 2011 ist ein guter Zeitpunkt für dahingehende Verabredungen.

34. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um der anhaltenden Ausflaggung von Schiffen und den damit verbundenen Arbeitsplatzverlusten für deutsche Seeleute entgegenzuwirken?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 31 bis 33 verwiesen.

Die Bundesregierung beabsichtigt im Jahr 2011 ein Gutachten in Auftrag zu geben, in dem unter anderem die Wettbewerbsfähigkeit der deutschflaggigen Handelsflotte untersucht werden wird.

Die Bundesregierung teilt nicht die Ansicht, dass die befristete Ausflaggung von Schiffen zu Arbeitsplatzverlusten deutscher Seeleute führt. Die von der Zentralen Heuerstelle geführten Statistiken über arbeitsuchende Seeleute erlauben einen solche Rückschluss nicht. Die Nachfrage nach qualifizierten Seeleuten ist weiterhin hoch.

35. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung des Verbands Deutscher Reeder (VDR), Seeleute auf deutschen Schiffen von der Lohnsteuerpflicht zu befreien, und wie begründet sie ihre Haltung?

Die Bundesregierung hat sich im Zusammenhang mit den Beschlüssen zur Konsolidierung des Bundeshaushalts generell gegen Subventionserhöhungen ausgesprochen.

36. Erwartet die Bundesregierung von der Aufhebung der Beschränkungen des Zugangs zum deutschen Arbeitsmarkt für Arbeitskräfte aus den neuen Mitgliedstaaten der EU im Jahr 2011 negative Auswirkungen im Bereich der Seeschifffahrt, und wie begründet sie ihre Haltung?

Zu den Auswirkungen der vollen Freizügigkeit liegen der Bundesregierung keine eigenen konkreten Erkenntnisse vor. Migrationsprognosen sind im allgemeinen schwierig und unsicher. Vermutlich wird die Zuwanderung aus den EU-8 zwar steigen, jedoch ist kein „Ansturm" von Beschäftigungsuchenden zu

erwarten. Hiergegen sprechen auch Erfahrungen anderer Mitgliedstaaten und Entwicklungen in der Übergangszeit (wirtschaftlicher Aufholprozess der neuen Mitgliedstaaten; Wanderung in andere Mitgliedstaaten; Nutzung bisheriger Zugangswege nach Deutschland). Nicht abschließend voraussagen lässt sich jedoch, inwieweit sich die Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage in den bisher bevorzugten Zielländern (Großbritannien, Irland) sowie die noch bestehenden Lohnunterschiede auf das Wanderungsverhalten auswirken können. Konkrete Aussagen über die Arbeitsmarktentwicklung im Bereich der Seeschifffahrt lassen sich vor diesem Hintergrund derzeit nicht treffen. Soweit es sich um Mitglieder der Besatzungen von Seeschiffen im internationalen Verkehr handelt, benötigen Staatsangehörige aus den neuen Mitgliedsstaaten bereits nach geltendem Recht keine Arbeitserlaubnis. Insofern ergeben sich zum 1. Mai 2011 keine Änderungen.

37. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, dass andere Schifffahrtsnationen in Europa auf der Basis der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr von 1997 die Lohnsteuern und Sozialkosten des seefahrenden Personals auf Handelsschiffen unter nationaler Flagge durch den Einsatz öffentlicher Mittel senken?

Die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (2004/C 13/03) erlauben steuerliche und soziale Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit. Dieser Möglichkeit nehmen einige EU-Mitgliedstaaten in Anspruch. Der Bundesregierung ist bekannt, dass Schifffahrtsunternehmen in den Niederlanden unter bestimmten Voraussetzungen ein höherer Lohnsteuer- und Sozialversicherungseinbehalt gewährt wird. Allerdings ist das Steuer- und Sozialversicherungswesen in der Europäischen Gemeinschaft nicht harmonisiert und unterschiedlich ausgestaltet, so dass eine Vergleichbarkeit erschwert wird.

38. Wie will die Bundesregierung den Wettbewerbsdruck durch die deutlichen Personalkostennachteile von Handelsschiffen unter deutscher Flagge im Vergleich zu Schiffen unter Flaggen von Staaten, in denen Steuern und Sozialabgaben für die auf den Handelsschiffen beschäftigten Seeleute häufig nicht erhoben werden, ausgleichen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 34 verwiesen.

39. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung des internationalen Seearbeitsübereinkommens zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten, und wann wird die Bundesregierung den für 2010 angekündigten Entwurf für ein neues Seearbeitsgesetz vorlegen, um das Übereinkommen zeitnah zu ratifizieren?

Die Gesetzgebungsarbeiten zur Umsetzung des Internationalen Seearbeitsübereinkommens, 2006 der IAO in nationales Recht sind in Deutschland zügig aufgenommen worden und bereits weit vorangeschritten. Die Bundesregierung plant, den Entwurf für ein neues Seearbeitsgesetz im Frühjahr 2011 ins Kabinett zu bringen. Nach Abschluss des Gesetzesvorhabens wird das Verfahren zur Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens, 2006 unverzüglich eingeleitet.

40. Wird sich die Bundesregierung für die Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Europäischen Union unter Ausnutzung der Spielräume der EU-Beihilfeleitlinien einsetzen, und welche Schritte hat sie in dieser Legislaturperiode dazu unternommen?

Die Bundesregierung setzt sich generell dafür ein, Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene abzubauen und steht hierzu im ständigen Dialog mit der EU-Kommission.

41. Wird die Bundesregierung an der Tonnagesteuer auch dann festhalten, wenn die Reeder einer Verstärkung ihrer Ausbildungsanstrengungen für seemännische Berufe nicht in dem verabredeten Umfang nachkommen?

Ausbildungsanstrengungen für seemännische Berufe ist keine in § 5a des Einkommensteuergesetzes (EStG) genannte gesetzliche Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Tonnagesteuer.

42. In welchem Umfang haben die deutschen Reedereien seit ihrer Einführung 1999 von der Tonnagesteuer Gebrauch gemacht?

43. Für wie viele Schiffe ist eine Option zum Tonnagesteuersystem ausgeübt worden?

44. Auf welche Summe beläuft sich die Steuererleichterung, die durch die Tonnagesteuer ermöglicht worden ist?

Die Fragen 42 bis 44 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Genauere statistische Daten zum Umfang der Inanspruchnahme der Tonnagesteuer durch deutsche Reedereien und über die Höhe des Tonnagesteuergewinns bzw. der für die Schiffe ermittelten Gewinne nach Betriebsvermögensvergleich gemäß § 4 Absatz 1 EStG/§ 5 EStG liegen zurzeit nicht vor. Ab dem Veranlagungszeitraum 2011 wird im Rahmen der Geschäftsstatistik des Statistischen Bundesamtes der anzusetzende Gewinn nach § 4 Absatz 1 oder § 5 EStG (Betriebsvermögensvergleich) neben dem bereits erfassten Gewinn nach § 5a EStG nachrichtlich von den Finanzämtern erfasst.

Im Rahmen der Subventionsberichterstattung berichtet die Bundesregierung über die Steuermindereinnahmen durch die sogenannte Tonnagebesteuerung (pauschale Gewinnermittlung bei Betrieben von Handelsschiffen im internationalen Verkehr anhand der Schiffstonnage).

Für die Jahre 1999 bis 2010 wurden folgende Steuermindereinnahmen (Steuererleichterung der Unternehmen) durch die Tonnagebesteuerung geschätzt:

- 1999 bis 2004: keine Bezifferung der Steuermindereinnahmen infolge des unzureichenden Datenmaterials (nach Berechnungen des Bundesrechnungshofes betrugen die Steuermindereinnahmen im Prüfungsjahr 2004 rund 1 Mrd. Euro),
- 2005: 900 Mio. Euro (21. Subventionsbericht),
- 2006: 600 Mio. Euro,
- 2007: 500 Mio. Euro (22. Subventionsbericht),
- 2008: 500 Mio. Euro,
- 2009, 2010: infolge der Wirtschaftskrise ist mit Verlusten bei zahlreichen Unternehmen zu rechnen. Eine verlässliche Abschätzung der finanziellen Auswirkungen konnte aufgrund der erheblichen Unsicherheiten nicht erfolgen.

  Aus den geschätzten Mindereinnahmen kann nicht auf die Höhe der etwaigen Steuermehreinnahmen aufgrund einer Abschaffung der Tonnagebesteuerung geschlossen werden. Bei der Quantifizierung der Abschaffung der Tonnagesteuer

müssten Verhaltensänderungen (z. B. Verlagerung von Reedereien ins Ausland) berücksichtigt werden. Diese dürften im Ergebnis dazu führen, dass geringere Steuermehreinnahmen anfallen.

Die Tonnagebesteuerung wurde nach der im Herbst 2009 vorgenommenen Evaluierung durch das Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung als überzeugend bewertet, da sie dem internationalen Standard entspricht.

45. Wie bewertet die Bundesregierung die Effekte des Tonnagesteuersystems für den maritimen Standort Deutschland?

Die Tonnagebesteuerung wird weltweit in ähnlicher Weise an allen wichtigen maritimen Standorten gewährt und ist für eine exportorientiertes Land wie Deutschland unverzichtbar. Sie zielt auf eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Reeder und die Sicherung des maritimen Standorts Deutschland. Der maritime Sektor weist international seit einigen Jahren stete Wachstumsraten auf, an denen auch der deutsche Schifffahrtsstandort partizipiert hat. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch die Einführung der Tonnagebesteuerung einen positiven Einfluss auf die Entwicklung der Branche gehabt hat.

46. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, in welchem Umfang die Einführung der Tonnagesteuer im Bereich der Seeschifffahrt neue Arbeitsplätze geschaffen hat?

Aktuelle Erkenntnisse über die unmittelbaren Arbeitsplatzeffekte der Tonnagesteuer liegen der Bundesregierung nicht vor. Eine in 2006 durchgeführte Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass rechnerisch mit jedem Handelsschiff, das vom Standort Deutschland aus gemanagt wird, das Landpersonal allein in den Reederei- und Maklerunternehmen um jährlich durchschnittlich etwa vier Personen zugenommen hat. Hierbei sind noch nicht die Beschäftigungswirkungen berücksichtigt, die sich für andere Bereiche des deutschen maritimen Clusters ergeben. Unter Berücksichtigung der Multiplikatorwirkungen entstehen ca. neun Arbeitsplätze an Land, wenn zusätzlich ein Schiff ins deutsche Schiffsregister eingetragen und vom deutschen Schifffahrtstandort aus gemanagt wird.

Zu der Entwicklung der Anzahl der Landbeschäftigten in den deutschen Schifffahrts- und Maklerunternehmen im Einzelnen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

47. Wie haben sich die Investitionen bei den deutschen Reedereien nach der Einführung des Tonnagesteuersystems entwickelt?

Das Investitionsvolumen (Wert der an deutsche Reedereien von deutschen und ausländischen Werften in den einzelnen Jahren gelieferten Handelsschiffneubauten) hat sich wie folgt entwickelt:

1999 = 2,5 Mrd. Euro	2003 = 3,5 Mrd. Euro	2007 = 6,6 Mrd. Euro
2000 = 3,8 Mrd. Euro	2004 = 4,8 Mrd. Euro	2008 = 7,5 Mrd. Euro
2001 = 4,4 Mrd. Euro	2005 = 6,7 Mrd. Euro	2009 = 7,2 Mrd. Euro
2002 = 4,0 Mrd. Euro	2006 = 7,5 Mrd. Euro	

Quelle: Verband Deutscher Reeder

48. Wie viele Schiffe, für die die Tonnagesteuer die Finanzierungsgrundlage ist, befinden sich derzeit im Bau?

Hierüber hat die Bundesregierung keine Kenntnis.

49. Wird die Bundesregierung die für die Besteuerung von Schiffen wesentlichen Bedingungen langfristig definieren, um solide Kalkulationsgrundlagen für die Reedereien zu schaffen?

Die Tonnagegewinnbesteuerung (§ 5a EStG) von Handelsschiffen im internationalen Verkehr wurde vor mehr als zehn Jahren eingeführt und stellt seitdem eine langfristige Kalkulationsgrundlage für die Reedereien dar. Zudem gibt es zur Auslegung des Gesetzes als Hilfestellung ein umfangreiches BMF-Schreiben vom 12. Juni 2002 (BStBl I S. 614) mit Änderungen vom 31. Oktober 2008 (BStBl I S. 956). Darüber hinausgehende Definitionen von Besteuerungsbedingungen für Reedereien sind von Seiten der Bundesregierung nicht geplant.

50. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung, welche anderen europäischen Länder ein Tonnagesteuersystem eingeführt haben oder dies zu tun beabsichtigen?

Die Tonnagegewinnbesteuerung wird mittlerweile in nahezu allen wesentlichen europäischen Schifffahrtsländern angeboten.

51. Teilt die Bundesregierung die Sorge, dass ein Schifffahrtsstandort, der dem internationalen Standard im Besteuerungsniveau nicht entspricht, damit rechnen muss, dass er bei der Ansiedlung von Schifffahrtsaktivitäten nicht berücksichtigt wird und dass darüber hinaus bestehende Aktivitäten verlagert werden?

Die Seeschifffahrt ist hoch mobil. Da das wichtigste Kapital im Seeverkehr die Schiffe selbst sind, ist eine Verlagerung der Geschäftstätigkeit an einen anderen Standort besonders leicht. In der Seeschifffahrt ist der Großteil der anfallenden Kosten internationalisiert. Als einziger bedeutender Kostenfaktor wird die Steuerbelastung an einem Standort noch national bestimmt. Im Gegensatz zu anderen Branchen, wo die Steuerbelastung nicht der wichtigste Standortfaktor ist, kann die Steuerbelastung in der Seeschifffahrt als standortentscheidend bezeichnet werden.

52. Plant die Bundesregierung, die Auswirkungen von Bündnisanstrengungen und Tonnagesteuersystem zu dokumentieren, und wenn ja, bis zu welchem Zeitpunkt soll dies geschehen?

Die Bundesregierung ist nach den „Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr“ vom 17. Januar 2004 gegenüber der EU-Kommission verpflichtet, für Beihilfen, die „für eine Flotte gewährt (oder bestätigt) werden, zu der auch unter einer anderen Flagge fahrende Schiffe gehören“, alle drei Jahre einen Bericht zu erstellen. In ihm sind die Auswirkungen der Beihilfen zu quantifizieren und die Ergebnisse mit den Erwartungen zu vergleichen. Die Bundesregierung kommt dieser Verpflichtung nach.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333